Aturan Penggunaan Becak Tradisional di Kota Surabaya

Putu Agus Jegantara Wiguna
(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)
paymberlin@gmail.com

Arinto Nugroho, S.Pd,. S.H,. M.H
(S1 Ilmu Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Hukum, Universitas Negeri Surabaya)
Arintonugroho.13@gmail.com

Abstrak

Becak Tradisional adalah salah satu kendaraan tidak bermotor yang masih bertahan dalam melakukan pengangkutan bagi masyarakat khususnya didaerah pedesaan dan beberapa kawasan di perkotaan. Pada kawasan perkotaan khususnya seperti di mall, alun-alun dan pasar kota, keberadaan becak tradisional yang tanpa ada pengaturan sering mengganggu aktivitas lalu lintas disekitarnya. Selain karena menjadi salah satu faktor dari kemacetan yang ada di lalu lintas, pengoperasian becak tradisional dalam mengangkut barang dan orang juga tidak memiliki batasan angkut yang jelas. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan tidak memberikan pengaturan secara spesifik terkait beroperasinya becak tradisional. Hal itulah yang menyebabkan terjadinya kekosongan norma. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami bagaimanakah pengaturan becak tradisional setelah keluar Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan berkaitan dengan Kota Surabaya yang tidak memiliki perda tentang kendaraan tidak bermotor. Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah penelitian hukum normatif dengan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conseptual approach*). Jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah jenis bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Teknik pengumpulan bahan hukum dengan menggunakan teknik studi kepustakaan. Teknik analisis yang digunakan dalam penelitian ini yakni dengan menggunakan metode perskriptif. Hasil pembahasan dalam skripsi ini menunjukan bahwa dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan belum memberikan pengaturan secara spesifik terhadap beroperasinya becak tradisional. Materi-materi pasal yang ada pada Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 hanya menjelaskan landasan umum beserta kelengkapannya terhadap beroperasinya angkutan umum. Pengaturan tentang becak tradisional sangat mendesak untuk diatur mengingat keberadaan becak tradisional masih ada dan dipergunakan sebagai kendaraan umum. Kesimpulannya penerbitan pengaturan terhadap becak tradisional perlu untuk segera dilakukan oleh pemerintah serta membuatkan suatu lembaga khusus transportasi becak agar semakin tertib dan memberikan pelayanan maksimal kepada masyarakat.
Kata Kunci: Becak Tradisional, pengangkutan

Abstract

Traditional pedicap is one of the non-motorized vehicles that still booming in this country. Those are several part which still use pedicap: Village, Urban area and other place in the city. In addition to being one of the factors of traffic congestion, the operation of traditional pedicap in transporting goods and people also does not have clear transport limits. Law Number 22 Year 2009 on Road Traffic and Transportation does not provide specific arrangements related to the operation of traditional pedicap. That's what caused the void of the norm. The purpose of this research is to know and understand how traditional pedicab arrangement after exit Government Regulation Number 74 Year 2014 About Road Transport associated Surabaya City does not have local regulations about non-motorized vehicles. The type of research used in this study is normative legal research with statute approach (statute approach) and conceptual approach (conseptual approach). The types of legal materials used in this study are the types of primary legal materials and secondary legal materials. Techniques of collecting legal materials using literature study techniques. The analytical technique used in this research is by using perscriptive method.The results of the discussion in this thesis shows that with the publication of Government Regulation No. 74 of 2014 on Road Transport has not given specific arrangements to the operation of traditional pedicap. The material articles contained in Government Regulation No. 74 of 2014 only explain the general basis and its completeness to the operation of public transport. The arrangement of traditional pedicap is very urgent to be arranged considering the existence of

traditional pedicap still exist and used as public transportation. In conclusion, the issuance of the regulation on traditional pedicabs needs to be done by the government as soon as possible and make a special institution of pedicap transportation to be more orderly and give maximum service to the society.
Keywords: Traditional pedicap, transportation

PENDAHULUAN

Pembangunan disegala bidang merupakan upaya pemerintah dalam rangka meningkatkan kesejahteraan masyarakatnya. Sektor ekonomi merupakan prioritas pemerintah dalam pembangunan tersebut. Pasal 33 ayat 4 Undang-Undang Dasar 1945 NKRI tertulis bahwa: "perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional." Salah satu unsurnya adalah sektor pengangkutan yang menjadi roda penggerak sektor perekonomian negara.

Pengangkutan pada hakikatnya yaitu bersifat perpindahan tempat, baik mengenai benda-benda maupun mengenai orang-orang karena perpindahan itu sangat diperlukan dalam mencapai dan meningkatkan manfaat serta efisiensi**.** [1] Dalam hal ini, sebagai fasilitas pendukung seluruh kegiatan kehidupan, tanpa harus melihat lokasi, perkembangan pengangkutan wajib setara dengan perkembangan kegiatan kehidupan, baik dari segi kualitas maupun segi kuantitas. [2] Apabila merujuk tuntutan fasilitas tersebut, pengoperasian kendaraan tradisional sebenarnya sudah tidak sesuai dengan kebutuhan manusia yang semakin dinamis.

Indonesia mengenal banyak sekali macam alat transportasi baik yang berjarak pendek ataupun jauh. Alat transportasi di Indonesia digolongkan menjadi tiga bagian. Golongan pertama adalah angkutan udara yaitu pesawat, helikopter. Golongan kedua adalah angkutan laut yaitu kapal dan perahu.Terakhir adalah angkutan darat yaitu mobil, sepeda motor, bis, bajaj, dan sebagainya. Angkutan tradisional di Indonesia mempunyai ciri khas tersendiri yang membuat calon penumpang jarak dekat lebih memilih angkutan tradisional. Salah satunya adalah becak tradisional.

Kota Surabaya merupakan salah satu kota dengan mobilitas kegiatan yang dilakukan masyarakatnya beragam. Sebagai kota terbesar setelah Jakarta, Kota Surabaya juga mengalami pertumbuhan kendaraan yang luar biasa.[3] Populasi pengayuh becak tradisional di kota Surabaya juga mengalami peningkatan dalam memenuhi minat masyarakat yang masih memprcayai becak tradisional sebagai salah satu alternatif untuk menunjang aktivitas masyarakat tersebut.

Meningkatnya volume kendaraan di Surabaya tidak diimbangi dengan pembangunan jalan untuk menampung semakin banyaknya pengguna kendaraan di Surabaya. Begitu juga dalam beroperasinya becak tradisional saat ini. Pada faktanya penyebab kemacetan yang sering terjadi di Surabaya banyak disebabkan oleh becak tradisional yang parkir sembarangan sehingga mengurangi ukuran badan jalan. Fakta lainnya adalah pada saat becak tradisional parkir, dikawasan tersebut terdapat rambu-rambu dilarang parkir. Namun penggunaan becak tradisional memiliki nilai tersendiri karena selain dinilai praktis, mampu menempuh jalan yang memang angkutan umum tidak memiliki akses ketempat yang dituju.

Masih banyaknya becak tradisional diminati sebagai angkutan jalan oleh masyarakat khususnya di kota Surabaya, maka keselamatan dan kepastian perlindungan penumpangan becak harus diperhitungkan. Salah satu bentuk perlindungan tersebut adalah dengan pemberian karcis sebagai jaminannya. Fungsi dari karcis tersebut adalah sebagai bukti penumpang melakukan transaksi dengan penyedia jasa angkutan.[4] Sama seperti halnya penumpang kendaraan umum angkutan darat lainnya seperti bis dan angkutan umum, penumpang mendapatkan karcis dimana didalamnya terdapat asuransi keselamatan ketika ada kecelakan atau hal yang tidak diinginkan.

Becak tradisional sendiri dalam hal ini juga melakukan transaksi ketika melakukan pengangkutan antara lain mengangkut barang dan mengangkut orang. Terdapat tiga konsep hukum pengangkutan yang mengenal prinsip tentang tanggung jawab, yaitu tanggung jawab karena kesalahan (*fault liability*), tanggung jawab karena praduga (*presumption liability)*, dan tanggung jawab mutlak (*absolute liability).* [5] Keberadaan tiga prinsip tersebut mewajibkan penyelenggara pengangkutan harus mempunyai izin dan kendaraan tersebut sudah terdaftar dalam melakukan angkutan umum agar sesuai dengan aturan yang berlaku dan tiga prinsip hukum pengangkutan tersebut bisa terlaksana dengan baik.

Pengangkut dalam hal ini perlu menjamin keselamatan dan keutuhan dalam melaksanakan kegiatan mengangkut orang atau barang tersebut. Konsekuensi yuridis dari hal tersebut adalah pengangkut harus bertanggung jawab atas segala kerugian atau luka-luka yang diderita oleh penumpang atau barang yang

[1] Soekardono.1986. *Hukum Dagang Indonesia, Cetakan Ketiga*. Jakarta: Rajawali. hlm. 2

[2] Fidel Miro. 2005. *Perencanaan Transportasi, untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga. hlm 2

[3] Budi Sugiharto. 2015. *Penantang Risma Bicara Masalah Transportasi Surabaya, Termasuk Tol Tengah.* (Online). http://news.detik.com/berita-jawa-timur/3012618/penantang-risma-bicara-masalah-transportasi-surabaya-termasuk-tol-tengah (diakses pada tanggal 22 Juli 2017)

[4] No Name. *Op.Cit.* hlm 641

[5] Abdulkadir. *Op,Cit*. hlm 43.

diangkut, yang disebabkan karena atau berhubungan dengan pengangkutan yang diselenggarakan itu.[6] Dalam hal ini, dengan adanya jaminan dari pengangkut tersebut, penumpang menjadi lebih aman dan terjamin serta merasa mendapatkan keamanan dari pengangkut.

Keberadaan becak tradisional sebagai suatu alat transportasi yang pasti mengangkut orang atau barang, juga diperlukan aturan yang mengatur kewenangan becak tradisional dalam mengangkut barang dan jasa karena becak tradisional sering dijumpai mengangkut barang yang melebihi batas angkut dari becak tradisional itu sendiri dalam keadaan proses perjalanannya, apalagi dijalan raya dapat menyebabkan kemacetan yang justru merugikan orang lain dengan kondisi becak tradisional tersebut hanya dikayuh layaknya sepeda kayuh biasa. Dengan mengangkut beban yang dalam realitanya melampui batas angkut becak tradisional tersebut.

Kota Surabaya dalam hal ini tidak memiliki pengaturan terkait beroperasinya kendaraan tidak bermotor khususnya becak tradisional yang sudah lama beroperasi. Pengaturan yang terdahulu yakni Peraturan Daerah Kotamadya Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak Dalam Wilayah Kota Surabaya tidak menjelaskan secara terperinci. Berdasarkan keseluruhan lima pasal yang ada di dalam perda tersebut, pasal 1 dan pasal 2 berisi larangan beroperasi kepada becak baru dan pengemudi pendatang yang mengoperasikan becak tradisional di kota Surabaya. Ketiadaan pengaturan yang detail terkait becak tradisional kedepannya akan menimbulkan permasalahan tanpa adanya solusi penyelesaian. Dari hal tersebut, diperlukan suatu solusi ketika nantinya terjadi permasalahan terkait beroperasinya becak tradisional tersebut.

Pemecahan masalah nantinya akan berhubungan pada bagaimanakah pengaturan becak tradisional setelah keluar Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan yang mana dalam hal ini di Kota Surabaya sendiri belum memiliki pengaturan terkait beroperasinya becak tradisional.

Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami bagaimanakah pengaturan becak tradisional setelah keluar Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Hal ini berkaitan juga dengan Kota Surabaya tentang masih banyaknya pengayuh becak tradisional dan minat yang besar dari masyarakat akan tetapi belum ada pengaturan spesifik terhadap beroperasinya becak tradisional sebagai kendaraan tidak bermotor yang melakukan pengangkutan. Pengaturan yang adapun hanya sebatas mengatur kendaraan bermotor umum.

METODE

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode penelitian hukum atau *legal research* yang dalam bahasa Belanda disebut *rechtsonderzoek* untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul yaitu memberikan perskripsi atas isu hukum yang diajukan.[7] Metode Penelitian Hukum adalah: "menemukan kebenaran koherensi, yaitu adakah aturan hukum sesuai norma hukum dan adakah norma yang berupa perintah atau larangan sesuai itu sesuai dengan prinsip hukum, serta apakah tindakan (*arc*) seseorang sesuai dengan norma hukum (bukan hanya sesuai dengan aturan hukum) atau prinsip hukum.[8]

Peranan dan fungsi metodologi dalam penelitian menurut Soerjono Soekanto menyatakan bahwa "Metodologi pada hakikatnya memberikan pedoman tentang tata cara seorang ilmuwan mempelajari, menganalisa dan memahami lingkungan yang dihadapinya."[9] Jenis penelitian hukum yang digunakan oleh peneliti yaitu penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah :"penelitian hukum normatif (*normatif legal researche*), yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara mengkaji peraturan perundang-undangan yang berlaku atau diterapkan terhadap suatu permasalahan hukum tertentu. Penelitian hukum normatif seringkali disebut dengan penelitian doktrinal, yaitu penelitian yang objek kajiannya adalah dokumen peraturan perundang-undangan dan bahan pustaka."[10] Penelitian ini hendak menganalisis tentang Aturan Penggunaan Becak Tradisional di Kota Surabaya.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pengaturan Becak Tradisional Setelah Keluarnya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan berkaitan dengan Kota Surabaya yang tidak memiliki perda tentang kendaraan tidak bermotor.

Hasil penelitian ini menunjukan bahwa Kota Surabaya merupakan salah satu kota dengan tingkat penggunaan becak tradisional cukup tinggi dalam menunjang aktivitas masyarakatnya. Banyaknya pengayuh becak tradisional saat ini serta minat masyarakat yang tinggi di Surabaya tidak diimbangi dengan aturan yang sesuai dengan pengoperasian becak tradisional tersebut. Pasal 12 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 sendiri sudah menjelaskan bahwa: ""Penggunaan Angkutan orang dan barang dengan kendaraan tidak bermotor sebagaimana dimaksud dalam pasal 3 ayat (1) huruf b disesuaikan dengan karakteristik

[6] H.M.N. Purwosutjipto. 2003. *Pengertian Pokok Hukum Dagang: Hukum Pengangkutan*. *Cetakan Ke 6*. Jakarta: Djambatan. hlm 1

[7] Dyah Ochtorina Susanti dan A'an Efendi. 2014. *Penelitian Hukum (Legal Research).* Jakarta: Sinar Grafika. hlm 1

[8] Peter Mahmud Marzuki. 2007. *Penelitian Hukum.* Jakarta: Kencana. hlm 47

[9] .Soerjono Soekanto. 1984. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : UI Pres. hlm. 47.

[10] Soejono dan H.Abdurahman. 2003. *Metode Penelitian Hukum.* Jakarta: Rineka cipta. hal 56

dan kebutuhan daerah, serta harus memenuhi persyaratan keselamatan."

Pada faktanya, becak tradisional juga memerlukan aturan yang jelas untuk memberikan payung hukum yang jelas serta mampu memberikan konstribusi dalam hal pengangkutan maupun bidang lainnya yang menunjang pengoperasional becak tradisional. Hal ini didasarkan pada wilayah-wilayah tertentu di Kota Surabaya memerlukan angkutan barang dan orang tetapi penyediaan akan keberadaan angkutan barang dan orang tersebut belum terselenggara secara menyeluruh.

Becak tradisional dalam hal ini sering ditemukan sebagai alat transportasi yang menunjang dalam pengangkutan barang dan orang pada wilayah tertentu yang tidak terjangkau oleh angkutan umum. Padahal didalam pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan memberikan pengaturan bahwa: 1. Pemerintah wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang atau barang antar kota antarprovinsi serta lintas batas negara. 2.Pemerintah daerah provinsi wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan barang antarkota antar provinsi. 3.Pemerintah daerah kabupaten atau kota wajib menjamin tersedianya angkutan umum untuk jasa angkutan orang dan atau barang dalam wilayah kabupaten atau kota.

Berdasarkan pasal 15 Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan, maka keberadaan becak tradisional di Surabaya perlu untuk mendapat pengaturan serta melegalkan sebagai salah satu angkutan umum yang diperlukan untuk melakukan pengangkutan sebagai penunjang akan kebutuhan pengangkutan barang pada beberapa kawasan yang memang tidak terpenuhi akan keberadaan angkutan umum tersebut.

Pembentuk suatu aturan secara khusus yang membahas becak tradisional tersebut sangat penting untuk segera dibentuk pasca dibentuknya Peraturan Pemerintah Nomor 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan. Hal ini disebabkan karena muatan materi dari keseluruhan pasal yang ada di Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 tersebut hanya memberikan gambaran dalam pengoperasian angkutan jalan. Sedangkan posisi becak tradisional sediri selain terancam eksistensinya sebagai kendaraan tradisional yang masih banyak diperlukan juga dalam pengoperasiannya terbentur oleh materi pada UU Lalin yakni pasal 138 ayat 3. Dalam hal ini diperlukan perhatian dari lembaga terkait untuk membahas kelanjutan dari beroperasinya becak tradisional ini sebagai salah satu kendaraan angkutan umum yang masih memiliki banyak peminat.

Pemerintah Kota Surabaya dalam hal ini diharuskan untuk membuat materi baru seperti Perda yang membahas secara keseluruhan yang terkait dengan becak tradisional. Apabila nantinya terjadi kasus terkait lalu lintas yang berkaitan dengan becak tradisional, nantinya mendapatkan kepastian hukum yang jelas terhadap penyelesaiannya. Ketiadaan pengaturan yang spesifik terhadap becak tradisional akan berpengaruh kepada sektor produktif lainnya yang berinteraksi langsung dengan becak tradisional seperti pengaturan becak tradisional beroperasi sebagai kendaraan wisara, tempat parkir khusus becak tradisional yang tidak disediakan, daya angkut maksimal barang dan orang yang tidak ada pengaturannya serta pengoperasiannya dijalan raya. Khususnya dijalan raya, faktanya sering dijumpai karena memang tidak ada pengaturannya, becak tradisional sering menerobos lampu merah dan perlintasan kereta api yang berakibat membahayakan keselamatan pengemudi dan penumpang becak tradisional namun juga kepada pengemudi lain.

Berkaitan dengan peraturan terkait keberadaan becak tradisional, Pemerintah Daerah Kota Surabaya mengeluarkan Peraturan Daerah Nomor 15 Tahun 1973 Kota Surabaya Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak di Kotamadya Surabaya. Berkaitan dengan hal tersebut, aturan yang ada saat itu tidak memberikan pengaturan yang mendetail terkait beroperasinya becak tradisional. Poin pasal yang ada didalam Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak di Kotamadya Surabaya tersebut lebih menjelaskan tentang pelarangan keberadaan becak tradisional saat itu. Sedangkan saat ini, pengoperasian becak tradisional masih berlangsung dan yang mengoperasikan lebih banyak dari pada penerbitan Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak di Kotamadya Surabaya tersebut.

Poin pasal yang ada di Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak di Kotamadya Surabaya sendiri hanya memuat tentang pelarangan keberadaan becak tradisional. Penerbitan PP Angkutan Jalan tersebut tidak sepenuhnya mengakomodasi pengaturan yang mendetail tentang becak tradisional. Pada dasarnya, pasal 12 dan 13 PP Angkutan Jalan menjelaskan bahwa pengaturan terkait kendaraan tidak bermotor diserahkan kepada Pemerintah Daerah. Sedangkan keseluruhan muatan poin pasal yang ada di Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak di Kotamadya Surabaya sendiri hanya memuat larangan dan masuknya becak tradisional di kota Surabaya yang mana Perda yang terbit pada 1973 tersebut tidak mengalami pembaharuan. Saat ini, kota Surabaya semakin banyak pengayuh becak tradisional

UNESA Universitas Negeri Surabaya

yang dapat ditemui di kawasan keramaian namun pengaturan terkait beroperasinya becak tradisional masih belum ada.

PENUTUP

Simpulan

Pada posisi masalah yang diteliti oleh peneliti, dapat disimpulkan bahwa pengaturan becak tradisional setelah keluarnya PP Angkutan Jalan belum memberikan pengaturan yang lebih mendetail terhadap becak tradisional di Kota Surabaya. Keberadaan PP Angkutan Jalan hanya lebih menspesifikan apa yang tidak ada di UU Lalin terkait angkutan umum bermotor dibahas lebih lanjut di PP Angkutan Jalan. Becak tradisional dalam hal ini perlu untuk diatur secara khusus karena keberadaanya yang sudah beroperasi di Surabaya dan masih menjadi sarana transportasi yang masih memiliki daya tarik mejadikan becak tradisional perlu untuk diatur karena di PP Angkutan Jalan sendiri hanya berisi materi terkait kendaraan tidak bermotor dalam pengoperasian dan tidak secara khusus menyebutkan apa saja yang nantinya dibutuhkan dalam beroperasinya kendaraan tidak bermotor itu nantinya. Perda yang ada di Kota Surabaya sendiri yaitu Perda Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak Dalam Wilayah Kotamadya Surabaya sendiri didalam 5 pasal yang ada hanya memuat materi tentang larangan membuat becak baru serta memasukan becak kedalam wilayah Kotamadya Surabaya. Ketiadaan pengaturan yang lebih spesifik terhadap beroperasinya becak tradisional menyebabkan adanya kekosongan hukum terkait masih beroperasinya becak tradisional di Kota Surabaya.

Saran

Berdasarkan simpulan diatas, penulis memberikan saran sebagai berikut: Pemerintah sebagai pembuat aturan perlu untuk membuat suatu aturan khusus yang secara spesifik membahas tentang becak tradisional. Seperti merubah PP Angkutan Jalan menjadi lebih detail agar pengaturan becak tradisional menjadi lebih kompleks karena, apabila membuat undang-undang pastinya akan berjalan lama karena perlu untuk menyusun serta mendapatkan pengesahan dari DPR serta Presiden yang memang saat ini situasinya tidak mendukung. Membuat Perda di Surabaya tentang beroperasinya kendaraan tidak bermotor karena dalam hal ini memang di Surabaya tidak ada pengaturan tentang kendaraan tidak bermotor. Apabila nantinya pembuatan perda mendapat respon positif dari Pemerintah Kota Surabaya, diharapkan dapat membahas lebih detail tentang pengoperasian becak tradisional di Surabaya.

Apabila telah dibuatkan suatu aturan yang spesifik tentang becak tradisional, pemerintah pusat atau pemerintah daerah juga perlu membuat wadah seperti kelembagaan resmi untuk becak tradisional sebagai angkutan umum yang memiliki posisi sama dengan angkutan bermotor umum lainnya untuk menjamin berbagai hal yang berkaitan dengan dengan becak tradisional mulai dari ketertiban dalam melakukan pengangkutan, tempat khusus untuk becak tradisional mangkal atau berhenti untuk mencari penumpang, memiliki pelat resmi agar tidak tertukar dengan kendaraan becak lainnya, serta penetapan tarif becak tradisional atau memberikan agro daya jelajah becak tradisional yang disesuaikan serta batas angkut yang nantinya diperbolehkan becak tradisional dalam mengangkut barang dan orang.

DAFTAR PUSTAKA

Adisasmitha, Sakti Adji. 2011. *Perencanaan Pembangunan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Adisasmita, Rahardjo. 2015. *Analisis Kebutuhan Transportasi*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Adisasmitha, Sakti Adji. 2014. *Transportasi Komprehensif dan Multimoda*. Yogyakarta: Graha Ilmu

Adji, Usman. Sution,dkk. 1991, *Hukum Pengangkutan di Indonesia, Cetakan Kedua*, Jakarta: Rineka Cipta

Asshidiqie, Jimly. Ali Safaat. 2012 *Teori Hans Kelsen Tentang Hukum*. Jakarta: Konstitusi Press

Azuma, Yoshifumi. 2001. *Abang Beca: Sekejam-kejamnya Ibu Tiri Masih Kejam Ibukota*. Jakarta: Sinar Harapan

Ardhiwisastra, Yudha Bhakti. 2008. *Penafsiran dan Konstruksi Hukum*. Bandung: Alumni.

Chandrakirana, Kamala. 1994. *Dinamika Ekonomi Informal Di Jakarta (Industri Daur Ulang, Angkutan Becak dan Dagang Kaki Lima).* Jakarta: CPIS

Departemen Pendidikan Nasional. 2008. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Pusat Bahasa

Fajar, Mukti dan Yulianto, Achmad.2010. *Dualisme penelitian hukum normatif dan empiris*. Yogyakarta; Pustaka Pelajar

UNESA Universitas Negeri Surabaya

Hamidi, Jazim. 2005. *Hermeneutika Hukum: Teori Penemuan Hukum Baru dengan Interpretasi Teks*, Yogyakarta: UII Press

Ichsan, Achmad. 1981. *Hukum Dagang*. Jakarta: Pradnya Paramitha

Kamaludin, Rustian . 1986. *Ekonomi Transportasi,* Jakarta; Ghalia Indonesia

Marzuki, Peter Mahmud 2007, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana

Marwan, Mas. 2014. *Pengantar Ilmu Hukum (Cetakan Pertama).* Bogor: Ghalia Indonesia

Miro, Fidel. 2012. *Pengantar Sistem Transportasi*. Jakarta: Erlangga

Miro, Fidel. 2005. *Perencanaan Transportasi, untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*. Jakarta: Erlangga

Miro, Fidel. 2002. *Perencanaan Transportasi.* Jakarta: Erlangga

Muhammad, Abdulkadir. 2013. *Hukum Pengangkutan Niaga*. Bandung: Citra Aditya Bhakti

Nasution, Bahder Johan .2008. *Metode Penelitian Hukum*. Bandung: Mandar Maju

Nasution, Muhamad Nur. 2004. *Manajemen Transportasi (Edisi Kedua)*. Jakarta: Ghalia Indonesia

Nurbaiti, Siti. 2009. *Hukum Pengangkutan Darat (Jalan dan Kereta Api).* Jakarta: Universitas Trisakti

Rahardjo, Satjipto. 2006. *Ilmu Hukum (Cetakan Keenam)*. Bandung: Citra Aditya Bhakti

Rifai, Ahmad. 2011. *Penemuan Hukum Oleh Hakim Dalam Perspektif Hukum Progresif*. Jakarta: Sinar Grafika

Salim, Abas. 1993. *Manajemen Transportasi*. Jakarta: Raja Grafindo Persada

Santoso, Imam Budhi. 1999. *Profesi Wong Cilik, Spiritualisme Pekerja Tradisional di Jawa. Yogyakarta: Yayasan Untuk Indonesia*

Soekardono. 1986. *Hukum Dagang Indonesia*, Cetakan Ketiga. Jakarta: Rajawali

Soekanto, Soerjono. 1984. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta : UI Pres

Soejono dan H.Abdurahman, 2003, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka cipta

Suwardjoko, Warpani. 1990. *Perencanaan Lalu Lintas-Tata Kota.*Bandung: ITB

Suwardjoko, Warpani. 2002. *Pengelolaan Lalu Lintas dan Angkutan Jalan*, Bandung

Sutiyoso, Bambang. 2006. *Metode Penemuan Hukum (Cetakan Pertama).* Yogyakarta: UII Press

Sidharta, Arief. 2005. *Hermeneutika Hukum.* Yogyakarta: UII Press

Sri Oktoberin dan Savitri, Niken. 2008. *Butir-Butir Pemikiran dalam Hukum Memperingati 70 Tahun Arief Sidharta*. Bandung: Refika Aditama

Purwosutjipto, H.M.N. 2003, *Pengertian Pokok Hukum Dagang: Hukum Pengangkutan*. Cetakan Ke 6, Jakarta: Djambatan

Tamin, Ofyar Z. (2000*). Perencanaan dan Pemodelan Transportasi, Edisi Kedua*. Bandung; ITB

Tjakranegara, Soegijatna. 1995. *Hukum Pengangkutan Barang dan Penumpang*. Jakarta: Rineka Cipta

Wignjodipuro, Suroso. 1974. *Pengantar Ilmu Hukum (Himpunan Kuliah)*. Bandung: Alumni.

Wahab, Abdul dan Lestari, Lies Amin. 1999. *Menulis Karya Ilmiah*. Surabaya: Airlangga University Press.

Winardi, Gunawan. 2002. *Panduan Mempersiapkan Tulisan Ilmiah*. Bandung: Akatiga.

Daftar Perundang-Undangan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang No 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (Lembaran Negara Nomor 96 Tahun 2009. Tambahan Lembaran Negara Nomor 5025).

Peraturan Pemerintah Nomor 55 Tahun 2012 Tentang Kendaraan. (Lembaran Negara Nomor 120 Tahun 2012. Tambahan Lembaran Negara Nomor 5317).

Peraturan Pemerintah No 74 Tahun 2014 Tentang Angkutan Jalan (Lembaran Negara Nomor260 Tahun 2014. Tambahan Lembaran Negara Nomor 5594).

Peraturan Menteri No 101 Tahun 2014 Tentang Penghitungan Dasar Pengenaan Pajak

UNESA Universitas Negeri Surabaya

Kendaraan Bermotor dan Bea Balik Nama Kendaraan Bermotor (Berita Negara Nomor 2067 Tahun 2014)

Peraturan Daerah Kota Surabaya Nomor 15 Tahun 1973 Tentang Larangan Membuat Becak Baru dan Memasukan Becak Dalam Wilayah Kotamadya Surabaya

Daftar Website

Andri Dwi Langgono. 2015. *Asal Usul Sejarah Becak. (Online).* http://www.yogyalagi.com/2015/01/asal-usul-sejarah-becak.html/ (diakses pada tanggal 31 Agustus 2016)

Aziz. Azdar, 2015, *Menilik Kembali Sejarah Becak di Makasar, (Online).* http://hellomakassar.com/menilik-kembali-sejarah-becak-di-makassar/ (diakses pada tanggal 15 Agustus 2016)

Prahastuti. Diar, 2015, *Sejarah Becak Yang Menjadi Alat Transportasi Tradisional, (Online).* http://jelajahsejarah.com/jelajah-sejarah-nusantara/sejarah-becak-yang-menjadi-alat-transportasi-tradisional/ (diakses pada tanggal tanggal 27 Mei 2016)

Ali Hilman. 2015. *Sejarah Gerobak Sapi. (Online).* *http://gerobakunik.com/index.php/2015/10/20/sejarah-gerobak-sapi/* (diakses pada tanggal 24 November 2016)

Andriana, Deni. 2009. *Alat Transportasi Tradisional: Delman. (Online).* http://www.karawanginfo.com/?p=3106/ (diakses pada tanggal 24 November 2016)

Irwanto, Ahmad. 2014. *Pengertian Becak. (Online).* http://arti-definisi-pengertian.info/pengertian-becak/ (diakses pada tanggal 24 November 2016)

Silontong. 2016. *18 Alat Transportasi Laut Modern dan Tradisional Serta Penjelasannya. (Online).* http://silontong.com/2016/09/04/alat-transportasi-laut/ (diakses pada tanggal 24 November 2016)

Rustam Agus, 2013, *Kamus Infrastruktur: Apa Itu Jalan dan Jenisnya. (Online).* http://industri.bisnis.com/read/20130830/257/159778/kamus-infrastruktur-apa-itu-jalan-jenisnya-ini-pengertiannya (diakses pada tanggal 19 November 2016)

Ardi Wardono. 2015. *Konstruksi Rel Kereta Api. (Onlien).* http://www.dutaartasempana.co.id/121_news_konstruksi_rel_kereta_api/ (diakses pada tanggal 28 November 2016)

Dipi. 2010. *Sejarah Becak Yang Tak Pernah Mati. (Online).* http://indonesiaindonesia.com/f/88543-sejarah-becak-pernah-mati/ (diakses pada tanggal 28 November 2016)

Novira Andari Safitri. 2016. *Cerita Mengharukan Dibalik Terciptanya Becak. (Online).* http://www.bentaran.com/757/cerita-mengharukan-dibalik-terciptanya-becak/ (diakses pada tanggal 28 November 2016)

Andi Nurohman. 2016. *Sejarah dan Asal Usul Becak. (Online).* http://www.infokami.net/2016/01/sejarah-dan-asal-usul-becak_22.html/ (diakses pada tanggal 29 November 2016)

Johan Fatzry. 2015. *Becak Unik dan Keren di Dunia. (Online).* http://photo.liputan6.com/global/10-becak-unik-dan-keren-di-dunia-2338645/ (diakses pada tanggal 4 Desember 2016)

Fadhilzha. 2008. *Alat Transportasi dari Masa ke Masa. (Online).* http://www.fadhilza.com/2008/11/renungan/renungan-005-alat-transportasi-dari-masa-kemasa.html/ (diakses pada tanggal 24 Desember 2016)

Sony Ramadhan. 2013. *Tahukah Kamu Asal Usul Becak?. (Online).* http://www.serupedia.com/2013/01/tahukah-kamu-asal-usul-becak.html/ (diakses pada tanggal 24 Desember 2016)

Farish Alaudin. 2015. *Becak di Tengah Masyarakat Kini. (Online).* *http://newurbanreview.com/issues/becak-di-tengah-masyarakat-kini/* (diakses pada tanggal 3 November 2016)

Yoshi Fajar. 2011. *Perjalanan Becak, Perjalanan Kota: Benarkah Becak Masih Menjadi Raja Jalanan di Yogyakarta. (Online).* http://www.karbonjournal.org/focus/perjalanan-becak-perjalanan-kota-benarkah-becak-yogyakarta-masih-raja-jalanan/ (diakses pada tanggal 2 Desember 2016)

Non, Rianty. 2015. *Pengertian Transportasi. (Online).* http://www.sridianti.com/pengertian-transportasi.html/ (diakses pada tanggal 19 November 2016)

UNESA Universitas Negeri Surabaya

Jailudin, Ahmad. 2015. *Manfaat Kendaraan Bermotor*. *(Online).* http://manfaat.co.id/manfaat-kendaraan-bermotor/ (diakses pada tanggal 3 November 2016)

Kesuma, Ayu Riana. 2012. *Konstruksi Hukum*. *(Online).* http://www.websiteayu.com/konstruksi-hukum.html/ (diakses pada tanggal 3 November 2016)

Anabel. 2014. *Berbagai Bentuk Becak di Nusantara. (Online).* http://jadiberita.com/61102/berbagai-bentuk-becak-di-nusantara.html/ (diakses pada tanggal 4 Desember 2016)

http://kbbi.web.id/transportasi/ *(Online).* (diakses pada tanggal 4 Desember 2016)

Jurnal Ilmiah

Cahyono Prastowoadi. 2012. Landasan Konseptual Perencanaan dan Perancangan Museum Becak di Jogjakarta S1 Tesis. Yogyakarta: Universitas Atma Jaya

Merisa Puspitasari. 2015. Tinjauan Yuridis Mengenai Perjanjian Pemagangan Tidak Tertulis (Studi Kasus PT Putra Mandiri Intipack). Surabaya: Universitas Negeri Surabaya

UNESA
Universitas Negeri Surabaya